# 「歩くまち・京都」総合交通戦略策定審議会

# 第3回公共交通ネットワーク検討部会



# 基本的考え方と施策

(第2回検討部会における主な意見等)

# 公共交通利便性向上のための基本的考え方

# 京都に住まい、また京都を訪れるすべての人が快適に、便利に利用できる公共交通を目指す

## 市民・観光 客双方向け

利用者から見てシームレスな交通ネットワークを実現するため、料金面、系統・ダイヤ面での画期的改善を行う。

## 市民向け

日常生活(通勤、通学、買物等)に際し、マイカー利用を控え、 マイカーを超える公共交通の利便性の向上

## 観光客向け

マイカーでの市内流入を抑制するとともに、快適に観光を楽しんでもらうための交通事業者間の連携



- □ 利用者視点での公共交通全体の利便性向上のため、次年度 以降及び数年以内に取り組む施策の構築
- □ 継続的連携推進のための体制整備

# 第2回部会における主な意見

## <バスの利便性向上>

- ・定時性の確保や鉄道駅との接続が確実な路線のあり方を検討すべき。
- ・地域ごとに、目指すべきサービス水準を具体的に考えていくことが 必要

## <バスの走行環境改善>

- ・バスレーンの確保や維持に対する理解を得られるようなルールの 確立が必要
- ・(バス停付近の)歩道拡幅とともに交通結節点での機能を強化するなど、ハードの改善も進める必要

## <鉄道の利便性向上>

・東西線と烏丸線、阪急と烏丸線などの乗継利便性の向上を図る 必要

# 第2回部会における主な意見

## <鉄道・バスの連携>

- ・バスの系統は、地下鉄を基軸として役割分担を考えるべき。
- ・まず市バスと地下鉄の連携を考える必要がある。

# <多様な料金体系=観光客向け>

- ・多様にすると逆に利用者にとっては分かりにくい。1枚の切符で京都はどこでも使える方向がよい。
- ・新しい技術(ICカード等)を活用すると共に、紙や磁気カードも活用することで、幅広い事業者が参画でき、多くの方が利用可能になる。

## <効果的な情報提供>

- ・利便性が向上していることを市民にうまくPRする仕方を考える。
- ・バス停に分かりやすい路線図があるだけでも使い勝手が良くなる。
- ・インターネットでの情報提供は既存のシステムの中にバス情報を組み込むことで、コスト縮減につながる。

# 公共交通利便性向上のための施策

考えられる施策

バスの利便性向上施策

バス系統再編

バスダイヤ改善

バス走行環境改善施策

バス走行空間改善

バス停環境改善

鉄道の利便性向上施策

鉄道事業者間の連携

地下鉄の利便性向上

鉄道・バスの連携施策

多様な料金施策

乗継利便性向上

効果的な情報提供による 分かりやすさの向上施策

WEBでの情報提供

バス停・案内サイン等 の分かりやすさ向上

その他の公共交通利便性向上 のための施策

パーク・アンド・ライド

観光客の移動支援

公共交通不便地域への対応

# 具体的な検討内容(案)

# バスの利便性向上施策

## バスダイヤ改善の基本的な考え方

### 現状

- ○地下鉄・バスのダイヤの接続が必ずしも利便性が高くない(特に夜間)。
- ○同一区間を走行する複数の系統でダイヤの整合が図られていない。 ないため、運行間隔が均一になっていない。

### 対応方針

- ○「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤを実現するためにパルスタイムテーブル化を実施
- ○特に運行本数が減少する夜間(21時以降)のバスダイヤのパターン化を行い、地下鉄ダイヤと整合させる。

### 具体策

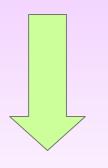
- ○基幹路線となるバス路線の充実(例:河原町通、東大路通) ・パターンダイヤ化(3分~5分間隔)
- ○夜間のバス路線のパルスタイムテーブル化
  - ・地下鉄駅で地下鉄のダイヤ改善と合わせて接続

# バスの利便性向上施策

## 洛西地域におけるバス利便性向上

具体的に検討を進めるための「先行検討ケース」として、洛西地域を対象とし、公共交通の画期的改善を実現する。

### 洛西地域の現状



- ○洛西地域には4社局のバスが運行されているが、様々な系統が輻輳しており、利用者からみて非常に分かりにくい。
- ○各事業者が独自にダイヤを設定しており、事業者間の調整が うまく行われていない。
- ○事業者ごとにバス停留所標柱が林立している状況で、時刻表 もバラバラに掲示

### 目標

- ○洛西地域を運行する4者のバス事業者の系統(経路)・系統番号・ダイヤ・バスのり場の一元的な見直し及び運賃収受方法の改善等を実現させる。
- ○洛西地域に近接する鉄道事業者とも連携しつつ、洛西地域 の公共交通利便性向上を図ることで「鉄道・バス利用者全体」 の利用者の増加を目指す。



# 鉄道の利便性向上施策

## 鉄道の利便性向上施策メニュー例

### 鉄道事業者間の連携

○鉄道結節点においては、乗換相手先の時刻表や発車案内板等の設置等、相互に分かりやすい情報提供を行う。(時刻表の相互掲示例:京阪祇園四条駅・阪急河原町駅乗換通路での次発案内板掲示例:京阪・近鉄丹波橋駅)○乗換経路におけるバリアフリー化による乗換抵抗の低減

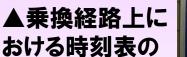
### 地下鉄の利便性向上

- ○烏丸御池駅での東西線と烏丸線の乗継に要する時間を最 小にする。
- ○特に夜間を中心に利便性向上 (例:23時台まで10分間隔を実現 など)
- ○最終便は烏丸御池駅で4方向(東西南北)どの方向にも接続できるようなダイヤとする。

# 鉄道の利便性向上施策

## 鉄道事業者相互の情報提供の例





相互揭示



阪急河原町駅構内(京阪時刻表掲示)



▲乗換経路上における次列車発車標の相互掲示





## ▲連絡通路上における発車標

- ■参考:市内で鉄道乗換が可能な駅(順不同)
- ·河原町·祇園四条(阪急·京阪)
- ·丹波橋(京阪·近鉄)
- ·出町柳(京阪·叡電)
- ·烏丸·四条(阪急·市交)
- ·西院(阪急·京福)
- ·大宮(阪急·京福)
- ·三条·三条京阪(京阪·市交)
- ·二条(JR·市交)
- 山科(JR·市交·京阪)
- ·京都駅(JR西日本/東海·市交·近鉄)
- ・太秦天神川・嵐電天神川(京福・市交)
- ·東福寺(JR·京阪)
- ·六地蔵(JR·京阪·市交)(JR·市交は宇治市域)

# 鉄道・バスの連携施策

## 料金施策 メニュー例

### 市民向け

- ○環境定期の全事業者での実施
- ○共通回数券の設定
- O
- 0

### 観光客向け

- ○京都市内を一つの「テーマパーク」として捉え、 観光客が市内を移動するのに「必要な範囲」を 網羅した、事業者共通のフリーパスの発売
- ○利用者の多様なニーズ(「早く移動したい」、「出来るだけ乗り換えず移動したい」、「安く移動したい」等)に対応した企画きっぷの発売
- ○施設等とのタイアップにより、きっぷに付加価値 を付け、より「お得感」がある企画きっぷとする。

### サポート体制

- ○企画切符の実施により、各事業者で赤字(収入減)になってしまう場合は、何らかのサポートがあれば、企画が成り立つ可能性がある。
- 0

# 鉄道・バスの連携施策

## 京都市内共通一日乗車券の発売

### 現状

- ○本来、公共交通は車と比べて割安であるが、事業者間の乗継が多いと利用者にとって割高感が感じられる。
- ○市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの提供が必要



### 基本的考え方

- ○京都市の鉄道・バスの交通事業者が連携し、一枚・定額で地 区内の公共交通を利用することができる企画切符を導入
- ○当面のターゲットは京都を訪れる観光客とし、交通部分+付加価値(商業施設・観光施設・飲食施設等での割引特典など)をつけて販売
- ○交通部分は、市内の鉄道・バス全路線の加入を目指すが、当面はスルッとKANSAI参加事業者による導入を目指す。



関係社局で構成するワーキンググループを立ち上げ、今後具体策を検討

## 具体的な施策メニュー例

体系的な情報提供

- ○全交通事業者が一体となった情報提供(鉄道・バス総合路線図やWEBなどの情報システム等)
- ○鉄道・バス総合検索システムの開発・提供(既存システムの 有効活用)
- ○情報提供のガイドラインを作成(路線図・時刻表等の紙媒体、WEB、バス停等の案内板等)
- ○公共交通に関する情報等を一元的に提供する施設の整備
- ○主要駅でバスロケ等を活用した情報案内板の整備

市民向け情報提供

○地域毎の公共交通マップの作成(路線図や近隣の駅・バス 停の時刻表を掲載)

観光客向け情報提供

- ○観光地間周遊に便利な、鉄道・バスでの効率的なルートの情報提供
- ○観光地までの移動情報を提供できる案内所を京都駅に整備
- ○歩いて楽しい観光コースの設定及びガイドブックの作成

 $\bigcirc$ 

### 基本的考え方

- ○出発地から目的地までの移動を支援するため、情報提供場所にふさわしい媒体を活用した情報提供を行うことが重要
- ○利用者が必要な時に必要な公共交通情報が容易に手に入るような路線図、時刻表の配置位置、情報内容の改善

### 情報提供に必要な事項(案)

- 1. 運賃の支払い方や、乗降するドア等、鉄道・バスの乗り方が分かるか?(基本的情報)
- 2.どの路線(系統・行き先)に乗れば良いか?(系統情報)
- 3.駅・バス停へ、どのようにして行けばよいか分かるか?(乗車駅・バス停情報)
- 4.何時何分に出発し、所要時間はどれくらいで、到着するのは何時何分か?(時刻表情報)
- 5.目的地の最寄り駅バス停が分かるか(どこで降りたら良いか)?(降車駅・バス停情報)
- 6.降りたあとの目的地への方向が分かるか?(目的地情報)

出典:京都市域におけるバスの利便性向上と活性化方策の検討協議会報告書(一部改変)

### 情報提供の場所及び媒体

WEBでの情報提供

鉄道駅での掲示・サイン等

バス車体の方向幕等

紙媒体の配布

バス停での掲示・サイン等

案内所等

## 体系的な情報提供

駅での情報提供

○駅構内(改札口付近)に、バス乗り場の案内及び時刻表・路 線図・接近表示等の掲示を行う。

主要バス停での情報提供

- ○バス停周辺の街区地図の掲示を行う。
- ○複数乗り場に分かれている停留所では分かりやすい乗り場 案内図を掲出する。







▲JR宝塚駅構内でのバス時刻表掲示

## インターネットでの統一的な情報提供

### 情報提供媒体

- ○膨大な路線・バスダイヤ等の検索を行うには、WEBでの情報提供が有効
- ○京都市内の交通事業者関係のポータルサイトを立ち上げ、 各事業者の提供するHPヘリンク
- ○一般に普及している既存の検索システムを活用することで、 多くの利用者が容易にアクセス可能なものとする。

### 情報提供の内容

- ○京都市内の全交通事業者の運賃、路線図、ダイヤ
- ○運行状況(障害·事故等)
- ○主要停留場乗り場案内
- ○(バスロケ対応)現在位置の表示 等

### 検索システム

○既存の検索システムを、京都市内の鉄道・バスも含めてダイヤ検索が出来るように拡張する。

### 情報のアップデート

○ダイヤ改正等の情報更新にも対応できるよう、継続的に運 用する体制を整える。

# 情報提供の例:広島市

## モビリティセンターの設置例:広島・シャレオiセンター」

#### 紙屋町iモビリティセンター「シャレオiセンター」

モビリティセンターとは、交通結節点 等において、歩行者や公共交通利 用者に対して、道路に関する情報、 公共交通に関する情報、地域情報 等を提供する施設です。平成13年4 月、紙屋町地下街において開設した 紙屋町モビリティセンター「シャレオi センター」では、歩行者支援の情報 提供を行うほか、大型モニター、画面 タッチ式情報検索モニターなどで様 々な情報を提供しています。



■シャレオitzンター

#### ■情報画面イメージ



アストラムライン 時刻表



高速バス 時刻表



長距離バス 到着予測



出典:国土交通省HP

事業主体:国土交通省中国地方整備局広島国道事務所、 紙屋町地下街(広島地下街開発(株))

## 地域交通情報サービス "i-TREK"



i-TREK(アイトレック)は、私(i)にとって必要な、移動(TREK)のための情報(information)を、 より高度 (intelligent) に統合化 (integrate) した、地域交通情報サービスです。



公共交通機関の運行状況が

I-transit

がわかります。





公共交通機関の経路客内情報





歩行者のためのITS情報が わかります。



ドライバーのための道路情報が わかります。



このホームページ「i-TRIK」は、地域のさまざまな交通関連サイトを、6つの(Toolkit)によりパッケージ化した、広島地域のオフィシャル交通情報サイトです。

広島市(海路や海県や海安全推進標) 広島市中区国泰寺 1-6-34

「リンク・著作権等についてはご古らをご覧下さい。」

中国ITS研究会事務局(中国経済連合会内) 広島市中区小町 4-33 (中電ビル 3 号館 3F)

国土交通省 中国地方整備局 広島国道工事事務所 広島市南区東雲 2-13-28

All Rights Reserved, Copyright (C) 2002.3, chugoku Regional Development Bureau Ministry of Land, Infrastructure and Transport

43296

公共交通・駐車場・観光スポット・歩行者・道路情 報を一元的に提供する、地域交通情報ポータルサ イト(携帯版あり)

http://www.i-trek-hiroshima.jp/index.asp

事業主体:広島市、国土交通省中国地方整備局広島国道事務所、 中国ITS研究会

18

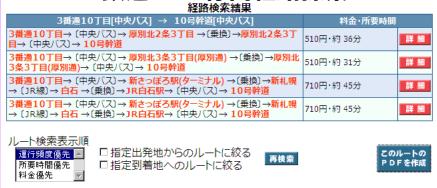
# 情報提供の例:札幌市

## WEBでの情報提供:札幌・エキバスナビ



http://ekibus.city.sapporo.jp/

### 鉄道・バス停間経路探索





バス停周辺位置図



乗継時刻表の提供

JR・地下鉄・市電・民営バス3社、計5社局の鉄道・バストータル検索システム(携帯版もあり)

札幌エリアの公共交通機関の乗継経路や運行時刻などを、札幌市が各交通事業者の協力を得て配信

# 参考資料

各施策テーマに関する現状認識と施策の方向性 (第2回検討部会資料を一部加筆修正)

# バスの利便性向上施策

## 1現状認識

- ○現在の系統、ダイヤや乗継は、利用者に とって分かりにくい。
- ○事業者間で競合する路線·系統は運行ダイヤが重複している。

## 2施策の方向性

- ○利用者の目線で本当に分かり やすい路線を構築
- ○路線再編やダイヤ調整等により 系統重複を解消
- ○「覚えやすく」「使いやすい」ダイ ヤを実現するためには、パルス タイムテーブル化が有効

# バスの利便性向上施策

## ③具体的な施策メニュー例

### バス系統再編

- ○鉄道とバスが並行する区間は原則鉄道輸送へシフトさせ、バスはフィーダー輸送を分担する路線に再編
- ○バス事業者間で競合する路線・系統について、事業者間の連携・協調により、路線の再編やダイヤ調整を図り、系統の重複による非効率化を解消
- ○定時性の低い長大系統等は需要を勘案しつつ系統の見直 しを行う。

### バスダイヤ改善

- ○パルスタイムテーブル化により、「覚えやすく」「使いやすい」ダイヤの実現
- ○系統間のダイヤの調整により乗継に要する時間を減らし、 利用者の乗継抵抗感を減らす。
- ○ターミナル駅での鉄道・バスの接続を改善させる。

# バス走行環境の改善施策

## 1現状認識

- ■バス走行空間
- ○バスの定時性と速達性の確保が課題
- ○違法駐車やバスレーン遵守に課題

### ■バス停環境

- ○運行経路・目的地が同一でありながらバス停の位置が違う場合、利用者側からすれば非常に不便
- ○少しバス停を動かすことで大きく利用者 が増えたという事例もある。
- ○若い世代の中には、バス停でバスを待つ ことが格好悪いと感じている人がいる。

## ②施策の方向性

- ○公共交通の優先走行空間の確保 により、マイカーに対する優位性を 確保する。
- ○公共交通優先のルール遵守の啓 発
- ○分かりやすく利用しやすいバス停に改善
- ○公共交通を利用したくなるよう な「かっこいい」「おもしろい」とい う視点を持ったバス停施設整備

# バス走行環境の改善施策

## ③具体的な施策メニュー例

### バス走行空間の改善

- ○バス専用レーン等の充実及びバスレーン維持に対する理解 を得られるようなルールの確立及び啓蒙
- ○駐車違反巡視員や地域ボランティアによる駐車違反者に対 する指導強化

### バス停環境の改善

- ○同一箇所に複数あるバス停を集約化
- ○都心部で煩雑となっているバス停を対象に、先導的にバス 停整備を実施(四条河原町 等)
- ○主要バス停には、シェルターを整備し、内部に路線図・時刻 表および接続情報等をわかりやすく表示
- ○設置費用については、広告を募集
- ○観光地において拠点となるバスターミナルを整備
- ○バス停近くの施設とタイアップして、施設内にバス接近情報を出す。

# 鉄道の利便性向上施策

## 1現状認識

- ■鉄道事業者間の連携
- ○鉄道事業者が個別に案内やサービスを 実施
- ○交通結節機能の更なる強化と充実が必 要
- ■地下鉄の利便性向上
- ○7分30秒間隔という運行本数は、地下 鉄としては少ない。
- ○地下鉄鳥丸線と東西線の乗り継ぎが悪い(特に深夜時間帯)。
- ○地下鉄の長期債務の返済が課題

## ②施策の方向性

- ○バリアフリー化の推進や乗継利 便性のさらなる向上等、ひとにや さしい旅客施設整備
- ○鉄道事業者相互間のさらなる情報の共有化

○地下鉄沿線での潜在需要の発掘と、さらなる利用促進

# 鉄道・バスの連携施策

## 1現状認識

- ■乗継利便性向上
- ○鉄道・バスが一体となったネット ワークを最大限活用し、公共交 通の利便性の向上を行うことが 重要な役割
- ○乗り継ぎの分かりやすさ、使いや すさが重要
- ■多様な料金施策
- ○本来、公共交通は車と比べて割 安であるが、十分認識されていない。
- ○市民と観光客それぞれの交通ニーズに合った質の高いサービスの 提供が必要

## ②施策の方向性

- ○ダイヤの整合や運賃システムの共通 化等を図り、利用者の抵抗を減らす 工夫
- ○マイカーと比べて公共交通が料金的にも 得であることをPRし、マイカーからの転換 を促進
- ○事業者が提供するサービスを一元化し、共 通運賃や乗り継ぎ制度の充実により、利用 者に分かりやすい料金体系を構築
- ○既存の企画切符を有効活用すると共に、I Cカードを活用した多様な料金割引サービ スを実施
- ○京都により訪れてもらうための観光ニーズ の把握

# 鉄道・バスの連携施策

## ③具体的な施策メニュー例

### 多様な料金施策

- ○環境定期の全事業者での実施
- ○共通回数券の設定
- ○京都市内を一つの「テーマパーク」として捉え、観光客が市内を移動するのに「必要な範囲を網羅した、事業者共通のフリーパスの発売
- ○利用者の多様なニーズ(「早く移動したい」、「出来るだけ乗り換えず移動したい」、 「安く移動したい」等)に対応した企画きっぷの発売
- ○企画切符の実施により、各事業者で赤字(収入減)になってしまう場合は、何らかのサポートがあれば、企画が成り立つ可能性がある。

### 乗継利便性向上

 $\mathsf{O}$ 

- ○交通結節点での機能を強化するなど、ハード面での改善を実施
- ○バリアフリー化の促進

## 1現状認識

- ○鉄道の検索システムは普及しつつ あるが、バスも含めた検索システム が未整備
- ○駅から目的地までのバスの乗り方 や、鉄道とバスを上手く組み合わ せた案内が不十分
- ○個別事業者の枠組みでの情報提供となっており、事業者間の連携が不十分

## 2施策の方向性

- ○自宅から目的地まで、鉄道・バス が一体として効率的なルートを情 報提供できる仕組みを構築
- ○ユニバーサルデザインに配慮した スムーズな情報提供を実施
- ○戦略的な広報が重要

# その他の公共交通利便性向上のための施策

## 1現状認識

- ■観光客の移動支援
- ○京都市内には、歩行者目線でないと見つけられない案内・石碑などが多く、それを活用して上手く情報発信すれば、公共交通利用促進につながる。
- ○観光シーズンにはコインロッカーがすぐ満杯になり、荷物の負担が観光客にとって大きい。
- ■パーク・アンド・ライド
- ○市内に流入するクルマの量を抑制するための 広域的なパーク&ライドが有効
- ○観光シーズンの渋滞が大きな課題。これまでも観光期P&Rを実施してきたが、さらに工夫が必要

## ②施策の方向性

- ■観光客の移動支援
- ○歩かないと楽しめない京都の 魅力を最大限に引き出す。
- ○京都市内全体がアミューズメントパークのように巡れる姿を目指すべき。
- ■パーク・アンド・ライド(P&R)
- ○観光期P&Rの恒常的実施

# その他の公共交通利便性向上のための施策

## ③具体的な施策メニュー例

### 観光客の移動支援

- ○歩道等に、最寄りの駅・バス停までの距離を記載した道標を 設置し、最寄りの公共交通機関が常に目につく環境を整備
- ○宿泊施設と連携したキャリーサービスの開発
- ○宅配機能付きのコインロッカーを鉄道駅及びまちなかに設置
- ○まち案内ボランティアガイドの組織化

### パーク・アンド・ライド

- ○市外から流入する観光客を主たるターゲットとして、周辺部でのパーク・アンド・ライドの恒常的実施
- ○道路・駐車場混雑情報の提供

### その他の施策

- ○トランジットモール化の本格実施
- ○歩道環境の整備や案内サインの整備
- ○鉄道駅を拠点としたレンタサイクルやカーシェアリングの普及
- ○駅周辺の土地を活用したサイクル&ライドの推進
- 0

 $\bigcirc$ 

 $\bigcirc$ 

# 交通不便地域への対応

## 1現状認識

○過疎地等の生活路線については、赤字の補填という考え方でなく、運行費用をどのような形で誰がどの程度負担するのか、という見方に発想の転換が必要

## ②施策の方向性

○地域住民や自治体と交通事業者が前向きにパートナーシップ を構築することによる生活交通 の確保

## ③具体的な施策メニュー例

0			
0			

# 継続的連携推進のための体制整備

## 1現状認識

- ○全体を通じて個別の事業者が行うのではなく、複数の事業者を対象、また事業者がタイアップして同じ取り組みを行うことに意義がある。
- ○施策を実施・継続する仕組みづくりも重 要

## 2方向性

○複数事業者の連携を進化させながら、一元的に市内の公共交通ネットワークの利便性向上を推進させるためのマネジメント組織

## 3具体的なメニュー例

0			
0			